GRAN PREMIO DEL CANADA Nella terra di Villeneuve la Ferrari cerca un'altra affermazione. Domani diretta Raiuno ore 18.30

Schumacher prepara un altro assolo

Solo l'italiano Trulli sembra in grado di contrastare l'egemonia della casa di Maranello

MONTREAL A casa di Gilles, a caccia dell'ennesimo record. In una F.1 che guarda sempre più verso Sud-Est, il Gp del Canada rimane un appuntamento dagli umori insolitamente freschi. Merito dei canadesi, ma anche di un circuito nato sull'onda dell'entusiasmo per i successi in rosso di Villeneuve. Schumacher, su questo tracciato-icona, domenica può garantirsi l'ennesimo capitolo nella storia della F.1.

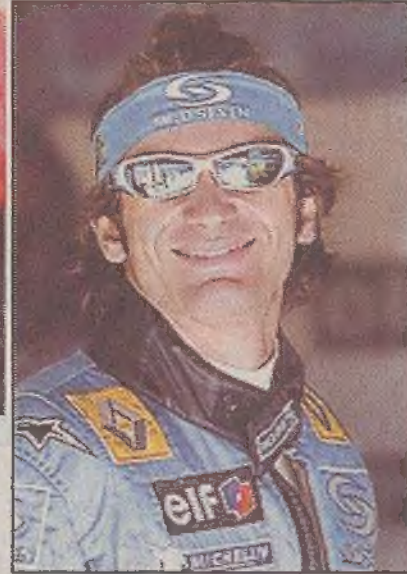
Il ferrarista ha già vinto a Montreal sei volte su dodici tentativi. Dovesse conquistare il successo anche domani, arriverebbe a sette: nessuno in mezzo secolo di corse a ruote scoperte è riuscito a vincere tante volte lo stesso Gp.

Questo è soltanto uno degli elementi che catalizzano interesse su questa gara. Il secondo aspetto, non meno importante, riguarda l'intero paddock. E la ricerca, finora infruttuosa, di una seria alternativa allo strapotere del campione del mondo. Parliamoci chiaro: dovesse continuare sul solito leit motiv in rosso Maranello, prevediamo una stagione condannata a regi- strare paurosi cali di audience. La Ferrari piace, è amata in tutto il mondo, possiede oceaniche folle di tifosi. Tuttavia anche gli ultras più accaniti, di fronte a due ore di monologo, finiscono per addor- mentarsi davanti al televisore.

Ecco perchè tutti auspicano quantomeno un pizzico di bagarre, in pista. Ma condotto da chi? I candidati, a parte quel kamikaze di Sato, oggi si possono contare sulle dita di una mano. Dopo le prime due gare si puntava molto su Button e la sua velocissima Bar; da qualche settimana l'impatto del giovane Jenson in gara è decisamente meno frizzante di inizio stagione. Montoya, eterno alter ego di Schumi, motivato pure da una sana dose di antipatia nei confronti del tedesco, quest'anno non è sufficientemente supportato dalla Williams. Rimane un italiano, allora. All'inizio sot- tovalutato un po' da tutti, anche all'interno del suo team.

Schumacher subito festeggiato ai box.

Jarno Trulli

Oggi, forte di un successo travolgente a Montecarlo, e di una serie di piazzamenti colti guidando da protagonista assoluto, Jarno Trulli può diventare finalmente un serio pretendente al titolo.

Lo sarà a maggior ragione se il nuovo motore messo a punto dalla Renault, proprio in vista di questo Gp, garantirà in pista tutti i cavalli che ha dimostrato di possedere al banco prova. La carenza di potenza era l'unico parziale handicap che, in determinate circostanze, aveva frenato Jarno nella sua ricorsa al podio. Da oggi potrebbe non essere più così. E allora con Trulli in lotta con Schumacher, magari supportato da un Alonso meno nervoso del Fernando visto da marzo in poi, la F.1 potrebbe ritrovare connotati e copioni nuova- mente spettacolari.

Dispiace che in questo contesto non figurino due nomi: Rubens Barrichello e Giancarlo Fisichella. Il primo per colpe proprie, causate da uno scarso feeling con la F2004. Il secondo perchè frenato dai limiti di una Sauber lontana anni luce dalla competitività che il romano sognava, in una macchina che monta il V10 Ferrari.

L'attesa in Canada lascia spazio infine anche ai rim- pianti. Gilles Villeneuve è scomparso da tempo, suo figlio Jacques è stato invece estromesso dal paddock per scelta tecnica. Finito come pilota da Gp? Se lo chiedono in molti. Soprattutto se lo chiede Frank Williams, obbligato a scovare alla svelta due alter- native a Montoya e Ralf Schumacher, che hanno già firmato per McLaren e Toyota.

Domanda: davvero non c'è più spazio per un Jacques Villeneuve, in questa F.1 sempre più povera di personaggi?

Riccardo Roccato

La McLaren in pieno marasma: inaffidabili tutte le vetture

MONTREAL La certezza assoluta è soltanto quella dell'assenza. La nuova McLaren, che ha debuttato senza infamia e senza lode una settimana fa nei test di Silverstone, in Canada non ci sarà. Più probabile che la Mp4-19B, evoluzione del modello 19 rivisitato nelle linee e nella capacità dei serbatoi, debutti al Gp di Francia, se non addirittura una settimana più tardi in Inghilterra.

Quattro punti per Coulthard e uno solo per Raikkonen in sette gare: peggio di così non si poteva fare, in seno ad una scuderia dal passato tanto nobile e rimasta in lizza per il titolo iridato sino all'ul- tima gara del campionato scorso.

L'amaro sfogo di Ron Dennis durante il Gp d'Europa è una chiara ammissione di impotenza ma al tempo stesso è sembrato il grido di battaglia del vecchio condottiero, che conosce il sapore della vittoria e vuole tornare al più presto ai vertici.

Proprio per questa ragione è stato accelerato il processo di svezzamento della nuova vettura, nonostante il problema delle vetture argento risieda più nell'affidabilità dei motori Mercedes che nelle pecche del telaio McLaren.

In preda alla disperazione Ron Dennis è corso immediatamente ai ripari gettando sul campo di battaglia la nuova monoposto che al primo confronto con le rivali non si è mostrata sostanzialmente più veloce del modello vecchio di soli sette Gp.

Era facile prevederlo: all'attuale Freccia d'Argento non bastano palliativi, servirebbero modifiche radicali e buona parte del livello prestazionale lo decide lo sfruttamento dei pneumatici.

Così l'entusiasmo pre-test (la McLaren aveva un solo telaio pronto ma sarebbe stata disposta a mandarlo in Canada) si è un po' raffreddato, nonostante ulteriori modifiche alla sospensione posteriore ed un basamento del motore Mercedes più solido rispetto a quello delle ultime uscite.

Dennis auspica che la vicenda non prenda la piega della Mp4-18, la monoposto realizzata per la stagione 2003 ma che in pratica, salvo qualche test sporadico, non scese mai in pista, per non pregiudicare la caccia al titolo di Raikkonen.

Quando si naviga nel torbido e non si è abituati a farlo si cerca di uscirne al più presto con ogni mezzo: Dennis lo sa bene e sembra disposto, anche se non subito, a tentare l'azzardo di una nuova vettura che possa rivelarsi imprevedibilmente vincente fin da subito.

Gian Paolo Grossi

■ IL CIRCUITO ■

Tante insidie

Un tracciato che metterà a dura prova freni e gomme

MONTREAL Le notevoli sollecitazioni a cui è sottoposto l'impianto frenante e l'eccessivo consumo dei pneumatici fanno del Gp del Canada uno degli ap- puntamenti più temuti da piloti e ingegneri. Veloci rettilinei, curve lente e due tornanti da 180 gradi bastano per identificare il circuito semi-cittadino di Montreal come una successione di violente accelerazioni e brusche frenate.

Ribattezzato tracciato da «stop&go», Montreal rap- presenta un esame severo anche per i fabbricanti di pneumatici, obbligati a trovare il giusto compromesso tra una mescola dura che garantisca un numero accettabile di giri senza un deciso scadimento di prestazioni ed una più morbida, in grado di consentire alle vetture di avere la necessaria trazione in uscita dalle curve lente. L'assenza di curve veloci e le continue accelerazioni in uscita da tornanti e chicane concentrano le sollecitazioni sul retrotreno della vettura, con l'aggiunta della scivolosità dell'asfalto a ren- dere un'incognita la scelta della gomma ideale. Un rebus che non sembra cogliere impreparate Michelin e Bridgestone.

VILLENEUVE Ma dov'è Jacques Villeneuve? Se lo chiede anche il quotidiano di Montreal «La Presse», in un articolo dal tono vagamente sarcastico. La pista sull' Isola di Notre Dame è intitolata al padre, Gilles che qui con la Ferrari vinse nel 1978 anno della prima edizione.

Appena sei anni fa Jacques lo portavano in trionfo per la vittoria del mondiale con la Williams, poi però è stato un lento declino. Ogni anno a Montreal aspettavano una sua vittoria, ogni anno una delusione. Ora Jacques è fuori dalla formula uno. Ed il traumatico divorzio imposto da Dave Richards, il team manager della Bar-Honda, è arrivato proprio alla vigilia dello sboccio della scuderia. Proprio Villeneuve che contribuì a far nascere la squadra ne è fuori.

Risultati contrastanti nelle due sessioni di prove

Sato (Bar) subito il più veloce ma il Cannibale non scherza

MONTREAL È stato Takuma Sato con la Bar-Honda il più veloce nella seconda sessione di prove libere del gp del Canada. Il giapponese ha girato in 1'14«086.

Il miglior tempo in assoluto della giornata resta però quello realizzato da Michael Schumacher nella prima ora di prove (1'14»013).

Il tedesco della Ferrari nella seconda sessione ha percorso 26 giri, il migliore dei quali in 1'14«535. Meglio di Schumi ha fatto anche Fernando Alonso con la Renault (1'14»426). Subito alle spalle di Schumacher, con il quarto tempo, Kimi Raikkonen con la McLaren-Mercedes (1'14«581). Quinto Rubens Barrichello con la seconda Ferrari (1'14»705).

Lontane le Bmw-Williams: 14/o Ralf Schumacher (1'15«803, a 1»717 da Sato) e addirittura 20/o Juan Pablo Montoya che ha percorso solo sei giri (1'16«564).

Nel corso della seconda sessione Schumacher ha toccato leggermente il muretto all'uscita della curva 9 ed è rientrato lentamente ai box, ma la vettura non è risultata danneggiata. Dura, ma senza danni al pilota, è stata invece l'uscita di pista di Anthony Davidson che con la Bar si è intraversato alla staccata della curva 6.

Le Ferrari di Michael Schumacher e Rubens Barrichello erano state le più veloci dopo la prima ora di prove.

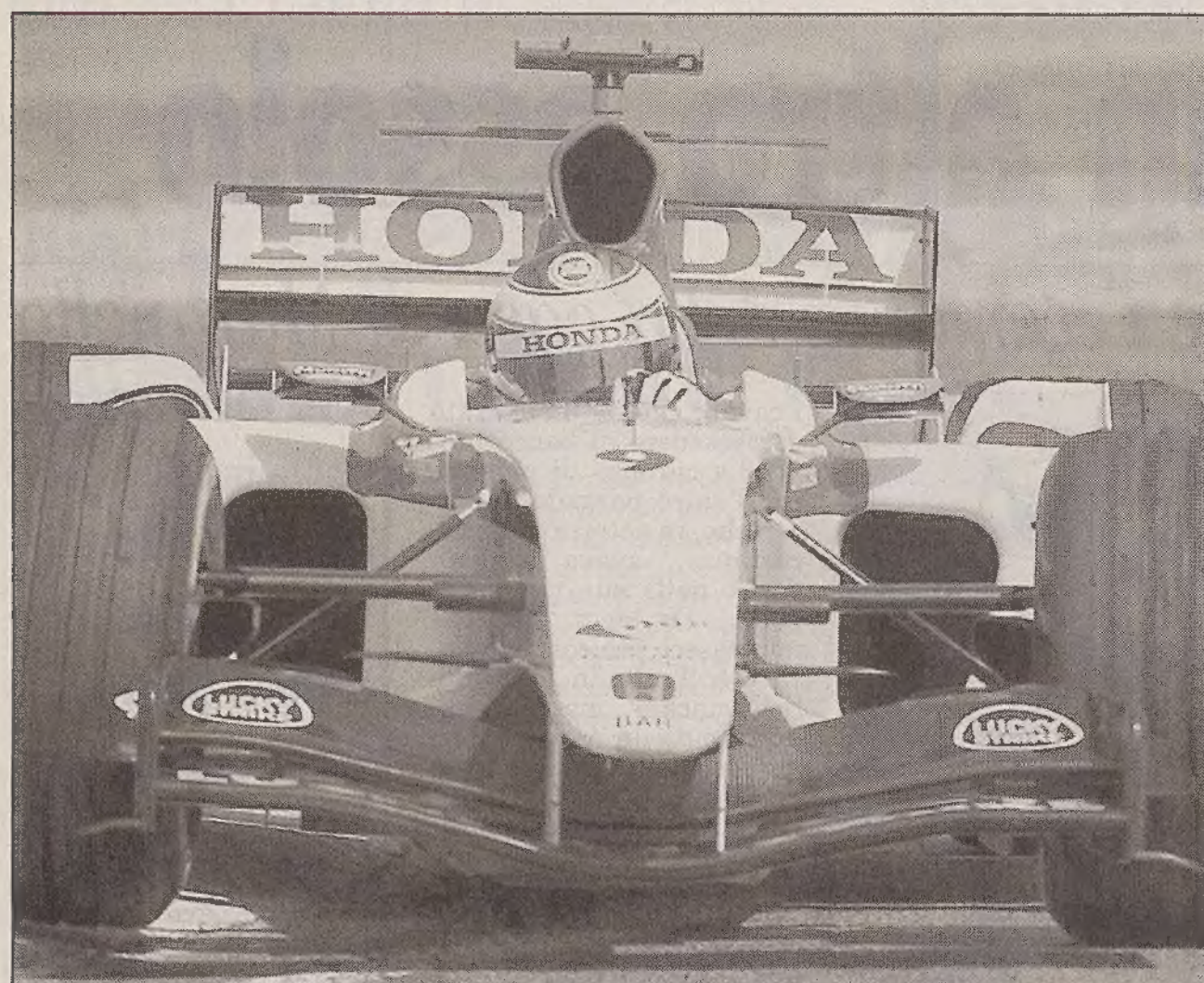
PANTANO Giorgio Pantano, intanto, non ha partecipato alle due sessioni di prove libere del Gp del Canada. Il pilota italiano della Jordan ha lasciato il circuito prima dell'inizio delle prove ed è rientrato in albergo. Un portavoce della squadra si è limitato a dire che Pantano doveva risolvere «una questione personale».

Secondo le voci che circolano nel paddock, la questione sarebbe di carattere finanziario ed avrebbe portato ad una discussione tra il padre del pilota ed il titolare della scuderia, Eddie Jordan. In particolare, non sarebbe stato effettuato uno dei pagamenti previsti a favore della scuderia.

Il contratto tra il padovano ed il team inglese prevede che gli sponsor del pilota sostengano la scuderia.

GRAN PREMIO DEL CANADA Button, primo pilota della scuderia inglese, è convinto che la sua monoposto può andare ancora più forte

La Bar lancia il guanto della sfida alle «rosse»

Il collaudatore Davidson ha fatto registrare un tempo stratosferico nei test di Monza

La Bar di Button è una delle maggiori insidie per la Ferrari.

MONTREAL Dopo sette Gran premi la squadra inglese alza il tiro, consapevole di poter andare oltre l'attuale terzo posto in classifica costruttori, risultato già oltre le aspettative della vigilia. Ma restare dietro alla Renault non basta al team di David Richards, che promette di sferrare l'attacco verso la piazza d'onore nei prossimi due appuntamenti iridati.

In Canada e ad Indianapolis le Bar sono infatti indicate più competitive delle Renault. Forse la doppia trasferta oltre oceano non permetterà di modificare sostanzialmente la classifica, questo per merito dei quindici punti che oggi avvantaggiano i transalpini proprio nei confronti della Bar. Tuttavia la sensazione diffusa è diversa, descrive le monoposto guidate da Button e da Sato più competitive rispetto alla Renault. Fino ad oggi Trulli ed Alonso hanno sfruttato al meglio l'affidabilità delle loro R24, mentre alla Bar mancano proprio i punti che Sato ha perso per motivi tecnici, da imputare soprattutto alla fragilità del V10 Honda.

Jenson Button

Eppure nonostante l'evidenza il propulsore giappone- se resta nei sogni dell'altra guida: «A Montreal - dice Button - arriveremo con un nuovo motore. Saremo sicuramente più veloci, di quanto lo vedremo in pista». Motore ma non solo, per impensierire addirittura la Ferrari: «In Canada - riprende il pilota inglese - mi aspetto che le nostre Michelin vadano molto bene. Già al Nurburgring sono tornato sul podio nonostante partissi indietro in griglia, se domenica capiterà di stare ancora più avanti...Non mi tirerò certamente indietro. Molto dipenderà dalle prove di sabato, bisogna qualificarsi nei primi posti per puntare ad un grande risultato». Che in vista della doppia trasferta americana la Bar abbia spremuto tutte le sue energie lo dicono i recenti test, svolti su due fronti diversi. A Monza il veloce collaudatore Davidson (spesso a livello dei titolari nei tempi sul giro) ha siglato il secondo crono assoluto, dietro solamente alla F2004 di Badoer, mentre a Silverstone Button e Sato hanno completato il lavoro girando complessivamente in tre giornate differenti. Sull'asfalto inglese c'erano anche le Renault, rimaste staccate.

Marco M. Nagliati

Le classifiche di F1

	Piloti	Punti		Piloti	Punti
1°	M.Schumacher (Ger)	60	6°	Montoya (Col)	24
2°	Barrichello (Bra)	46	7°	R.Schumacher (Ger)	12
3°	Button (Gbr)	38	8°	Sato (Gia)	8
4°	Trulli (Ita)	36	9°	Massa (Bra)	5
5°	Alonso (Spa)	25	10°	Fisichella (Gbr)	5

	Costruttori				
1ª	FERRARI	106	8ª	Jaguar-Cosworth	3
2ª	Renault	61	9ª	Jordan-Ford	2
3ª	BAR-Honda	46			
4ª	Williams-BMW	36			
5ª	Sauber-Petronas	10			
6ª	McLaren-Mercedes	5			
7ª	Toyota	4			

ANSA-CENTIMETRI

E' il migliore tra i team di coda grazie all'apporto di Fisichella e Massa

La Sauber in costante crescita

Jordan e Minardi sono sempre in fondo alla graduatoria

MONTREAL Renault e Bar rivelazioni, Williams e McLaren (quest'ultima soprattutto) delusioni del campionato. Una stagione, la 2004, che poco oltre un terzo del proprio cammino ha già delineato chiaramente i valori in campo. Senza entrare nel merito della Ferrari, diamo un'occhiata anche allo stato di forma degli altri team, qui non ancora citati nonchè abituati a frequenta- re le retrovie dello schieramento.

Parliamo di Sauber, Toyota, Jaguar, Jordan e Minardi, squadre alle quali manca sempre il salto di qualità per inserirsi nelle posizioni che contano, nonostante proclami impegnativi (almeno per alcune di queste) lasciassero intendere un deciso cambio di passo rispetto all'ultima stagione. Un'evoluzione in stile Bar, per intendersi, che tuttavia tarda ancora. Scorrendo la classifica, il team migliore fra quelli del gruppetto di coda è la Sauber, quinta con dieci punti (sono cinque a testa per Fisichella e per Mas- sa) ed in crescita rispetto al 2004. Gli svizzeri precedono la McLaren, ma non è una grande notizia visto quel che sta combinando il team di Ron Dennis. Un buon segno, piuttosto, sono i progressi del- l'ultimo periodo, culminati nel quinto posto di Massa a Montecarlo e nel sesto di Fisico al Nurburgring. I piazzamenti arrivano nonostante qualifiche deludenti e lasciano intendere come la Ferrari non stia finalmente trovando il miglior feeling con le Bridgestone.

Partendo più avanti non sarà azzardato pensare di battagliare con la Williams. Scendendo di due posizioni nella graduatoria (in mezzo c'è la Mclaren a quota 5) tocca alla Toyota mostrare le sue carenze. Il team nippo-tedesco stenta (4 punti), il sesto e l'ottavo posto ottenuti rispettivamente da Da Matta e Panis a Montecarlo servono solamente a quantificare la delusione per un progetto che stagna nell'anonimato.

I guai derivano da una monoposto non all'altezza dell'ottimo propulsore (fra i più potenti del circus) progettato dall'ingegner Marmorini. Un gradino sotto c'è la Jaguar, con i tre punti incamerati da Webber, ottavo in Bahrain e settimo al Nurburgring. Le monoposto verdi faticano a ripetere anche gli exploit in prova dell'anno scorso, ma arrivano a Montreal spinte dal recente tempone siglato dallo stesso Webber nei test collettivi a Silverstone. Per lui nuovo record della pista, di oltre un secondo e mezzo inferiore al precedente tempo limite (Montoya, 2002).

Tocca sempre a Jordan e Minardi chiudere il lotto. La squadra inglese 3 punti li ha (Heidfeld, settimo a Montecarlo), ma manca cronicamente di fondi. Discorso, quest'ultimo, che vale anche per la Minardi, ora alle prese anche con l'insoddisfazione di Bruni.

m.m.n

Mercato: Webber (Jaguar) tra la Williams e la Renault

La monoposto di Webber durante una gara.

MONTREAL Tra le pedine di un mercato piloti già da tempo in pieno fermento c'è Mark Webber, attualmente alla Jaguar, sospinto verso la Williams, ma legato piuttosto saldamente (da un accordo scritto) a Fla vio Briatore e dunque alla Renault. Ma non appartiene a nessuna delle tre citate scuderie, l'ipotesi che vorrebbe l'arrembante australiano nell'abitacolo di una vettura di F.1 per il 2005. Anzi no, poiché i maligni del paddock attribuiscono allo stesso Briatore la voce insistente che avvicina Webber alla Toyota. Sembra infatti piuttosto evidente che il manager piemontese stia giocando al rialzo nei confron- ti di Frank Williams, alla cor te del quale Webber probabil- mente si accaserà il prossimo anno, essendosi improvvisamente sbarrata la via che conduce in Renault. Webber ha un altro anno di contratto in Jaguar ma una clausola scadente il mese prossimo lo libera da ogni vincolo con il team britannico qualora non siano stati raggiunti gli obiettivi prefissati alla vigilia della stagione.

Chiusa dunque la porta in Renault, dove furoreggiano il fenomeno Alonso ed il rivitalizzato Trulli, difficile una conferma in Jaguar, praticamente impossibile l'approdo in Ferrari, McLaren nei mesi scorsi si era vociferato, ecco spuntare per Webber la strada che porta in Toyota quale unica consistente alternativa alla Williams.

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DEL CANADA La casa di Maranello non può deludere in America dove vende ogni anno tante macchine

Ferrari, piccoli ritocchi per la perfezione

Montoya è sincero: «Le vetture del Cavallino le posso battere solo se si fermano...»

MONTREAL Non possono certo permettersi passi falsi in America, le Rosse, che oltre oceano contano il più grande mercato mondiale. Per continuare nella ca- valcata trionfale di questo scintillante 2004, allora, sono tante le novità che accompagneranno le F2004 di Schumi e Barrichello prima a Montreal e poi ad Indianapolis.

Ma a Maranello ci sono segnali che fanno pensare ad interventi ben più a lungo termine. Non tecnici, questa volta, bensì di carattere organizzativo, per dare continuità al lavoro della scuderia.

Il rinnovamento ai vertici dell'organigramma, d'altra parte, è un fatto che si sta già compiendo e in Ferrari non si parla solo di ridefinizione dei ruoli e di promozioni interne.

Al punto da non escludere l'arrivo di nuove forze.

La posizione più calda è quella di direttore sportivo, poltrona oggi occupata da Jean Todt. Ma la nuova dimensione del francese (che si occuperà di tutta l'azienda, non solo della gestione sportiva) dà adito a voci su possibili sostituti, alcune forse pit- resche ma certo non improbabili; una di queste vorrebbe Gerhard Berger indicato come nuovo diesse. Gerhard è una candidatura autorevole, ha occupato un ruolo simile per la Bmw fino a due anni fa e conosce dall'interno la realtà ferrarista. Potrebbe non essere un caso, allora, proprio la scelta del pilota au- striaco per inaugurare la pista di Shangai, avvenuta la scorsa settimana.

Ma torniamo alle certezze del presente. Riguardano le tante novità tecniche che appariranno sulle monoposto di Maranello. Finalmente è stata deliberata l'evoluzione del propulsore 053, ora considerata affidabile per esordire in gara. A Montreal si vedranno i nuovi freni Brembo, studiati per affrontare le sollecitazioni del tracciato canadese.

Assoluto relax, intanto, per Schumacher, alla vigilia della doppia trasferta americana che dovrebbe lanciarlo definitivamente verso il settimo titolo.

Il pluricampione della Ferrari si è presentato al circuito al termine di una settimana di meritato riposo, trascorsa in un luogo non ben precisato, insieme alla famiglia e agli amici, dove ha staccato completamente la spina.

Come pure, quella della riossigenazione dalla F.1, era anche una delle caratteristiche di Ayrton Senna, completamente disimpegnato nei mesi invernali passati ad allenarsi nell'assolato Brasile; due stili di vita differenti ma analoghe esigenze di sottrarsi alla pressione che accompagna costantemente i numeri uno del volante. La vacanza in mezzo alla natura, vera fonte di energia, contribuirà a far sì che Michael si presenti all'appuntamento rilassato e in piena forma. «A volte mi stupisco anch'io di quanto velocemente riesco a staccare la spina - spiega Schumi _ Mi piace quando nessuno osserva cosa faccio, come sono vestito e chi sono. Senza con- tare che una volta tornato al lavoro non vedrò l'ora di calarmi nuovamente nell'abita colo». L'asso della Ferrari ha un record invidiabile a Mon treal, dove ha già collezionato sei vittorie e tre secondi posti.

Pablo Montoya, intanto, è l'emblema della sincerità: «Battere le Ferrari? Possibile, ma solo se si fermano». La battuta la dice lunga sulla frustrazione degli avversari delle Rosse. Perchè non è solo il colombiano della Bmw-Williams a pensarla così. Anche Takuma Sato, il giapponese della lanciatissima Bar-Honda, ammette: «Ci siamo avvicinati alla Ferrari, ma per riuscire a batterli ci vorrebbe molta fortuna».

Pablo Montoya

L'arrivo di Michael Schumacher sul circuito di Montreal.

A caccia del settebello

Con una vittoria in Canada Michael Schumacher stabilirebbe un nuovo record: nessun pilota ha mai ottenuto 7 vittorie nello stesso circuito

Il numero due cova propositi di rivincita nei confronti del compagno pigliatutto. A Montreal vuole vincere

Barrichello: «Quando arrivo secondo dormo male»

«Qui posso gareggiare bene, mi sento come se fossi in Brasile. Posso migliorarmi»

Rubinho si addestra con il toro per battere Schumi...

MONTREAL Non è facile una vita da Rubens Barrichello. Perchè è vero che guidi una Ferrari, è sicuro che mezzo mondo ti invidia, è certo che ti puoi prendere delle belle soddisfazioni quantificabili in 46 punti in 7 gare.

Ma poi ti ritrovi a fare i conti con un compagno di squadra cannibale come Michael Schumacher: sei vittorie su sette Gp, 60 punti in classifica, sette volte su sette più veloce del brasiliano in qualifica...

Dopo i due giorni di test a Silverstone, Schumi è andato in vacanza con la moglie ed arriva a Montreal solo in serata. Rubens invece è qui da mercoledì sera e comincia la giornata con una conferenza stampa organizzata dalla Bridgestone, che con i trionfi in formula 1 dimentica i guai del motomondiale.

E Rubinho da Montreal rilancia la sfida. «Il mio mondiale comincia qui» dice il numero due della Ferrari. In Quebec sente aria di casa, anche se il Brasile è lontano come l' Europa: «Ma io amo questo posto. Qui nel '95 sono salito sul podio per la seconda volta in carriera (secondo dietro Jean Alesi, ndr). E poi mi piace la città. L'atmosfera è un po' quella del Brasile: la gente sorride, ti dà belle percezioni».

Rubens Barrichello

Il problema è che per vincere bisogna cominciare a battere Michael Schumacher, che con la straordinaria F2004 ha un feeling particolare. Rubinho fa notare: «Quest'anno io ho fatto il miglior inizio di stagione della mia carriera. Il problema è che Michael ha vinto sei gare su sette, allora mi ritrovo ad avere sensazioni miste. Nonostante il grande inizio di stagione, mi è ancora mancato qualcosa. Cominciando da qui, voglio migliorarmi».

Visto che nei primi sette Gp della stagione ha ottenuto 4 secondi posti (più un terzo a Monaco, un quarto a Sepang ed un sesto posto a Imola), migliorarsi significa solo una cosa: cominciare, appunto, a vincere. Obiettivo necessario «anche perchè quando arrivo secondo non vado a letto contento».

Per riuscirci ha tentato pure la carta della strategia diversa da quella del compagno di squadra. Che però non ha pagato, soprattutto al Nurburgring. Ma Barrichello fa notare: «Avere strategie diverse a volte aiuta».